



2022-11-03

fi.remissvar@regeringskansliet.se
tina.svensson@regeringskansliet.se.

Ert dnr: Fi2022/02850
Handläggare: Annarella Löfblad

Svensk Kollektivtrafiks remissvar rörande promemorian Tillfälligt sänkt skatt på drivmedel och sänkt skatt på bränslen i viss värmeproduktion

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till över 95 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

Sammanfattning av promemorians förslag

I promemorian föreslås att energiskatten på bensin och diesel tillfälligt under tre år sänks med 80 öre per liter utifrån de skattesatser som skulle ha gällt den 1 januari 2023 med gällande indexeringsregler. Priset på bensin och diesel vid pump sänks med en krona per liter inklusive mervärdesskatt. Promemorian föreslår även en sänkning av skatten på s.k. lågbeskattad olja

Dessutom föreslås att bränsle som förbrukas i kraftvärmeproduktion eller i annan värmeproduktion för framställning av värme i en anläggning inom utsläppshandelssystemet ska befrias från koldioxidskatt.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

Remissynpunkter

Svensk Kollektivtrafik anser inte att skatt på bensin och diesel, inte ens tillfälligt, ska sänkas. Detta försämrar människors förutsättningar att göra hållbara resval, ökar utsläppen och ökar bilens konkurrenskraft gentemot kollektivtrafiken ytterligare. Förslaget om sänkt skatt ska även ses tillsammans med övriga förslag som regeringen lagt fram, som att behålla och höja reseavdraget för bilpendlare och att sänka reduktionsplikten för drivmedel till EU:s miniminivå, som även dessa gynnar bilresande och fossila drivmedel. Även i krigskristider



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

måste miljömålen vara viktiga då klimatkrisen inte försvunnit utan snarare måste hanteras med extra skyndsamhet. I detta sammanhang är ett "tillfällig" sänkning på tre år en lång tid, särskilt med tanke på transportsektorns utsläppsmål till 2030. Istället för att gynna fossila bränslen och privatbilägande och bilresande bör snarare åtgärder som främjar hållbara alternativ såsom kollektivtrafik premieras.

Den svenska kollektivtrafiken har under många år banat väg och lett arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Förutom att vara en grundbult för människors hållbara resande utan bil har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna arbetat systematiskt för att minska de egna utsläppen. Den upphandlade kollektivtrafiken med buss drivs idag till över 95 % på förnybara drivmedel eller el. En skattesänkning på bensen och diesel gör, som promemorian också konstatera att de förnybara bränslena relativt sett blir dyrare. Detta sker samtidigt med stora generella prisökningar på biodrivmedel p.g.a. ökad efterfrågan och att priserna på biodrivmedel följer med upp när dieselpriiserna ökar. Sedan 2019 har priset på biodrivmedel ökat med nästan 200 %. För kollektivtrafiken handlar det om över 1,5 miljarder kr i ökade bränslekostnader för 2022. Dessutom är kollektivtrafikresandet, och därmed biljettintäkterna, trots en snabb återhämtning efter pandemin fortfarande över 1 miljard lägre i år än 2019.

Promemorian konstaterar i konsekvensanalysen att *omställningen till minskade växthusgasutsläpp i transportsektorn och överflyttning till andra transportslag tenderar att minska och möjligheterna att nå klimatmålen kan minska något*. Detta är en underdrift. Det är dessutom viktigt att se på de samlade förslagen inom området och detta förslag tillsammans med andra bilgynnande förslag från regeringen stärker ytterligare bilens position vid val av färdmedel. Det skickar även signalen att den egna bilen är det viktigaste färdmedlet och utsläpp från dessa är mindre viktiga. Efter pandemin ser vi förstärkta bilvanor, något som regeringens förslag både uppmuntrar och bekräftar, det går tvärt emot riksdagens och regeringens miljömål. Regeringens förslag gör det definitivt svårare och svårare att uppnå 2030-målen för transportsektorn. Det inte bara minskar möjligheterna något.

Att premiera och göra bilresande billigare försämrar kollektivtrafikens och andra hållbara färdsetts konkurrenskraft, i en tid där det borde vara tvärtom. För att nå miljömålen vill vi se åtgärder som minskar människors kostnader för resor och samtidigt uppmuntrar till hållbara val, bl.a.

- Ta bort förmånsskatten på månadskort och årskort i kollektivtrafiken
- Öka investeringarna i banor som ökar kapaciteten för pendel- och regionaltågstrafiken och annan tågtrafik
- Ersätt reseavdraget med en skattereduktion för arbetsresor som är lika mycket värd oavsett inkomst och oavsett om man pendlar med bil, buss, tåg eller cykel till jobbet



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

- Sluta tillämpa fyrstegsprincipen baklänges. Ge istället Trafikverket en tydlig instruktion om att planera, föreslå, finansiera och genomföra åtgärder som kan påverka efterfrågan på transporter, val av transportsätt och ge effektivare användning av befintlig infrastruktur

Vi håller inte med promemorians analys om att skattesänkningen endast i marginell omfattning påverkar den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män. Förslaget gynnar i stor utsträckning mäns bilresande och inte hållbara färdssätt som kvinnor i stor utsträckning står för.

Svensk Kollektivtrafik anser dessutom att regeringen ska använda bränslekrisen till att skapa energifrihet för Sverige genom ökade satsningar på inhemsk produktion av HVO, biogas, RME och andra biodrivmedel, liksom på el, samt till att minska energiförbrukningen och koldioxidutsläppen genom att styra mot hållbara transporter såsom kollektivtrafik istället för att cementera fossilberoendet. Sänkt skatt på bensin och diesel bidrar inte till hållbar utveckling och ett fossilfritt transportsystem.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD